

"But always good bulletins": Paul Scarceriaux und die Belgian Nautical Research Association

Kludas, Arnold

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kludas, A. (1999). "But always good bulletins": Paul Scarceriaux und die Belgian Nautical Research Association. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 22, 59-78. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55821-7>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

»BUT ALWAYS GOOD BULLETINS«¹

Paul Scarceriaux und die Belgian Nautical Research Association

VON ARNOLD KLUDAS

Vor fünfzig Jahren, im Dezember 1949, erschien das erste Mitteilungsblatt der *Belgian Nautical Research Association*, der BNRA, wie sie meist genannt wurde. Ein Vierteljahrhundert später, vor fast 25 Jahren, beendete der unerwartete Tod von Paul Scarceriaux die einmalige Erfolgsstory dieser bemerkenswerten Vereinigung von »advanced shiplovers and scholars«. Obwohl sie schließlich über die ganze Welt verbreitet war, beschränkte sich der öffentliche Bekanntheitsgrad der BNRA auch damals schon auf Insiderkreise. Inzwischen ist eine schnellebige Zeit fünfundzwanzig Jahre weitergeilt –, eine ganze Generation der damals in der BNRA Vereinigten ist seitdem abgetreten. Die Nachgewachsenen verbinden mit den Buchstaben BNRA allenfalls eine recht vage Vorstellung von etwas Legendärem, Vergangenem.

Legendär ist wohl richtig, vergangen hingegen eher falsch. Die Belgian Nautical Research Association ist dank Paul Scarceriaux die effizienteste internationale Vereinigung von Amateurhistorikern gewesen und bis heute einmalig geblieben. Der Inhalt der 156 erschienenen Hefte des BNRA-Periodikums *The Belgian Shiplover* (TBS) kann ohne weiteres als eine der wichtigsten Quellen-Basen der seither erschienenen Literatur über Kriegs- und Handelsschiffe bezeichnet werden. Das darzustellen und zu belegen, ist das Ziel dieses Aufsatzes.

Ich danke Dr. Uwe Schnall, der mich vor zwei Jahren zur Realisierung meiner Absicht ermunterte, diese Würdigung zu schreiben. Allein hätte ich die Aufgabe allerdings nicht lösen können, und deswegen möchte ich hier in herzlicher Dankbarkeit die engagierte Unterstützung durch meine langjährigen Freunde Dr. Dieter Jung² aus Berlin, Prof. Theodor F. Siersdorfer aus Essen und Florent Van Otterdyk aus Antwerpen anerkennen.

Die Shiplover organisieren sich

Der Shiplover, auch als Marineirrer bekannt, jene besondere Spezies der Gattung *Homo sapiens*, ist sicher so alt wie der Gegenstand seiner Liebe, das Schiff selbst. In seiner heutigen Erscheinungsform als Foto- und Datensammler trat er in größerer Zahl wohl erst im ausgehenden neunzehnten Jahrhundert auf. Von alten BNRA-Mitgliedern weiß man, daß sie schon vor dem Ersten Weltkrieg aktive Shiplover waren.

Nach 1918 entwickelten sich zunehmend internationale Kontakte zwischen Shiplovern. Auslöser waren die immensen Veränderungen, die der Weltkrieg in den Kriegs- und Handelsflotten aller Länder angerichtet hatte. Durch den Austausch von Daten versuchte man, den Wandel zu dokumentieren; besonders auch das Endsicksal der vielen tausend dem Krieg zum Opfer gefallenen Schiffe. Diese Bemühungen waren noch kaum beendet, als ein zweiter Weltkrieg Verluste und Verschiebungen in einem geradezu unvorstellbaren Ausmaß verursachte. Wie sollte man da einen Überblick bekommen?

--\$ THE BELGIAN SHIPLOVER \$--

Organe Mensuel de B.N.R.A.
(Belgian Nautical Research Association)
Association des Shiplovers Belges.

Président : Paul E.R. SCARCEIAUX
Membre de l'ACADEMIE DE MARINE DE BELGIQUE.
21,avenue Charbo Bruxelles/4 Belgique.

PERIODIQUE MENSUEL

Editeur : A.BLANCQUAERT-

(Présentation provisoire)

Affilié à l'Association des Journalistes Périodiques Belges & Etrangers.

Le numéro:Fr.20,-. Le Bulletin est servi gratuitement aux Membres BNRA.

Cotisation BNRA annuelle :Fr.100,-) - C.C.P. 76.708.

Droit d'inscription :Fr.50,-)

Les articles publiés au présent Bulletin restent la propriété de leurs auteurs qui en acceptent la responsabilité.-Ils ne reflètent pas nécessairement l'opinion de BNRA.- Ces textes ne peuvent être repris qu'après accord préalable.

" NON VIDERI ,
SED ESSE... "

"Il n'est pas nécessaire d'
espérer pour entreprendre,ni
de réussir pour persévérer."

Les réunions mensuelles de B.N.R.A. se tiennent au domicile privé du Secrétaire, Mr A.BLANCQUAERT, 68 rue Verte , à Bruxelles/3 (Téléphone: 17.31.70), le 3me samedi de chaque mois , à 17 heures.

Prochaines réunions : 18 octobre , 15 novembre , 20 décembre.

=====

- EDITORIAL -

Mit diesem hektographierten Titelblatt erschienen die ersten Jahrgänge des Belgian Shiplover. Auf der unteren Hälfte der Seite begann mit dem Editorial bereits der redaktionelle Inhalt.

Wer sich heutzutage für den detaillierten Lebenslauf eines beliebigen Schiffes interessiert, der wird in weit über 90 Prozent aller Fälle in der Literatur eine erschöpfende Auskunft finden. Von solchen exakt aufbereiteten Möglichkeiten konnten damalige Shiplover nur träumen! Selbst wer Zugang zu Schiffsregistern und Flottenhandbüchern hatte, was dem Normal-Shiplover damals allein aus zeitlichen Gründen quasi unmöglich war, konnte daraus lediglich gewisse Hauptdaten der Schiffe für ein bestimmtes Jahr, aber keineswegs einen Gesamtüberblick gewinnen. In dieser Situation war es kaum Zufall, daß sich in den Jahren nach 1945 die ersten nationalen und internationalen Vereinigungen von Shiplovern bildeten und nach der Erkenntnis zu handeln begannen: Es gibt viel zu tun, packen wir es an! Trefender könnte kein Motto die Situation kennzeichnen.

In England gründete Michael Crowdy 1946 die *World Ship Society*, deren Journal *Marine News* noch heute monatlich erscheint.³ In Belgien rief Paul Scarceriaux 1947 die BNRA ins Leben. Die deutschen Shiplover konnten damals noch kaum wieder internationale Kontakte knüpfen, immerhin gab es aber ab 1950 Versuche, wenigstens publizistisch Anschluß an diese internationale Entwicklung zu finden. Paul Schmalenbach kreierte 1949 in Bremen sein kurzlebiges *Schiffahrts-Archiv*, das 1951 in den von Erich Gröner redigierten Monats-

nachrichten *Unimare* einen Nachfolger fand, der aber ebenfalls nach zwei Jahrgängen aufgeben mußte. Zusammen mit Jürgen Meyer hatte 1949 Bruno Bock in Kiel das erste Heft seiner Zeitschrift *Die Seekiste* herausgebracht, die bis in die 1960er Jahre in ihren Leserbriefseiten ein vielgenutztes Forum für Shiplover unterhielt. Die Hamburg Branch der World Ship Society startete 1957 ihr von Otto S. Pampel redigiertes und von Karl Heinz Butziger subventioniertes Mitteilungsblatt *Der Outsider*, das nach zwei Jahren aufgeben mußte. Einen weiteren Versuch, eine Zeitschrift der deutschen Sektion der World Ship Society herauszugeben, unternahm 1962 Dr. Ernst Schmidt in Hamburg; aber auch *Die Alte Liebe* mußte im Dezember 1963 nach fünf Heften ihr Erscheinen einstellen. Die Zahl der »advanced shiplovers« in Deutschland reichte ganz offenbar nicht, einem nur an diese Zielgruppe gerichteten Journal die wirtschaftliche Basis zu geben; genau genommen reichte sie nicht einmal, um eine ausreichende Zahl von Mitarbeitern für das Heft zu gewährleisten.

Paul E.R. Scarceriaux und die BNRA

Paul Scarceriaux wurde am 19. Oktober 1903 in Antwerpen geboren. Mit zwölf Jahren verlor er seinen Vater Emile, der 1915 als Offizier des belgischen Heeres in Flandern auf dem Schlachtfeld fiel. Paul und sein Bruder Willy wuchsen bei ihrer Mutter Amelie in Antwerpen auf, wo in beiden schon früh das Interesse an Schiffen geweckt wurde. Ihre ersten Schiffahrtsbücher schafften die Brüder gemeinsam an, wie man an ihrem ex libris *Scarceriaux frères* erkennen kann. Nach Schulzeit und Ausbildung in der »Ecole professionnelle Cardinal Mercier« in Schaerbeek wurde Paul Angestellter der Bell Telephone Company.

Um 1925 begann Paul sich intensiv mit der Rolle der belgischen Kriegs- und Handelsschiffe während des Ersten Weltkrieges zu beschäftigen. Die Ergebnisse dieser Forschungen publizierte er ab 1928 in der belgischen nautischen Monatszeitschrift *Wandelaer et Sur L'eau*.

1938 (?) heirateten Paul und seine Yvonne, die eine überaus glückliche Ehe führten, die kinderlos blieb. Das Ehepaar nahm eine Wohnung in der Brüsseler Avenue Charbo 21. Yvonne tolerierte Pauls als intensiven Nebenberuf ausgeübtes Hobby, an dem sie zunehmend sogar interessiert Anteil nahm. Ohne die Liebe und das Verständnis dieser großartigen Frau hätte Paul die selbstgewählte Doppelbelastung Beruf und Hobby wohl kaum durchstehen können.



Paul Scarceriaux, Gründer und Vorsitzender der BNRA, 1955 in seinem 52. Lebensjahr.

Seine Forschungen und Sammlungen nahmen ihn von Jahr zu Jahr mehr in Anspruch. Sein Renommée führte zu internationalen Kontakten, die nach der deutschen Besetzung Belgiens 1940 nach und nach zwangsläufig unterbrochen wurden. Während des Krieges stellte Paul seine beruflich erworbenen nachrichtentechnischen Kenntnisse und Beziehungen in den Dienst der belgischen Résistance, für die er Funkgeräte und Radios baute, wofür er 1945 mehrfach ausgezeichnet worden ist.

1946 bemühte sich Paul bei der belgischen Regierung vergeblich um die Einrichtung eines Dokumentationszentrums für die belgische Kriegs- und Handelsmarine. Aus der Enttäuschung über diese Ablehnung entstand der Gedanke, mit Gleichgesinnten eine Forschungsgemeinschaft zur belgischen Schifffahrtsgeschichte ins Leben zu rufen. Vierzig Interessierte versammelten sich 1947 in einem Brüsseler Restaurant und beschlossen die Gründung der Belgian Nautical Research Association. Paul Scarceriaux wurde zum Präsidenten gewählt, A. Blancquaert wurde Schatzmeister und Redakteur des geplanten Bulle-tins, auf das wir in einem eigenen Abschnitt ausführlich eingehen werden.

In den frühen 1950er Jahren hielt Paul vor Schülern Vorträge über das Schicksal der belgischen Handelsflotte im Kriege. 1954 trat der 51jährige in die Dienste der Compagnie Maritime Belge, wo er in der Presseabteilung die internationalen Fachzeitschriften zu lesen und daraus für die Direktion Kurzfassungen von Artikeln zu schreiben hatte. Man kann sich vorstellen, wie ihm diese neue Tätigkeit zusagte, und ganz sicher ergaben sich daraus zusätzlich viele Impulse für die BNRA.

Anfang 1957 übernahm Paul die Redaktion des Belgian Shiplovers und leitete zielstrebig und professionell eine gründliche Modernisierung der BNRA ein, deren Arbeit und Zielen er eine internationale Ausrichtung gab. Als wichtigste Neuerung wurde der Anteil der bisher im Belgian Shiplover dominierenden französischen Sprache zugunsten des zweckmäßigeren Englisch radikal reduziert. Bei diesen Bestrebungen hatte sich Paul gegen eine starke Opposition durchzusetzen, die am belgischen Schwerpunkt der BNRA und an der französischen Sprache festhalten wollte. Welche Verschiebungen diese Auseinandersetzungen in der BNRA bewirkten, mögen diese Zahlen belegen: 1952 standen 125 belgischen Mitgliedern nur 30 ausländische gegenüber; 1974 waren es 70 Belgier und 283 Ausländer! – 1959 erhielt The Belgian Shiplover ein von Theodor F. Siersdorfer entworfenes, ansprechenderes Titelblatt.⁴ Der Erfolg des von Paul eingeleiteten neuen Kurses ließ nicht auf sich warten, die Zahl der Mitglieder wuchs jetzt ständig an, und mit ihr auch die Zahl neuer Autoren für die Zeitschrift. Man kann wohl sagen, daß erst damit die eigentliche Blütezeit der BNRA begonnen hatte.

Mit den Redaktionspflichten hatte sich Paul allerdings auch eine Menge zusätzlicher Arbeit aufgeladen. Es war sicher ein Glücksfall, daß ihn 1958 ein Schüler und Shiplover namens Florent Van Otterdyk besuchte, der nur zwei Straßen entfernt wohnte. Meister und Schüler fanden sich sofort auf der gleichen Wellenlänge. Anfangs kam Florent nur zweimal die Woche für einige Stunden in die Avenue Charbo, um kleinere Hilfsarbeiten zu erledigen. Innerhalb kurzer Zeit wurde Florent dann zum unentbehrlichen Helfer und Assistenten, dem Paul bald fast alle Arbeiten anvertrauen konnte. Nach dem Umzug 1959 in das neue, geräumigere Domizil an der Avenue J. Stobbaerts verbrachte Florent fast täglich den Abend in den BNRA Headquarters; so manches Mal wurde es Mitternacht, ehe man Feierabend machte. Freitags allerdings beanspruchte Yvonne den großen Wohnraum für sich und empfing ihre wöchentliche Damenrunde zum Kartenspiel. Als Paul später noch eine zweite Wohnung – eine Treppe höher – dazumietete, konnte aber auch der Freitag uneingeschränkt für die BNRA genutzt werden.

Wie so ein BNRA-Arbeitstag im Hause Scarceriaux ablief, hat Florent Van Otterdyk sehr anschaulich geschildert.⁵



Yvonne, Paul und Kater Jeff, Chairman im Hause Scarceriaux, um 1960.

Wenn Paul abends zwischen 18,00 und 18,30 Uhr nach Hause kam, dann hatte er bereits seinen Achtstundentag bei der Cie. Maritime Belge hinter sich. Dazu natürlich die tägliche Reise Brüssel – Antwerpen und zurück, die er allerdings intensiv zum Lesen und Arbeiten nutzte. Zuhause angekommen, las Paul zuerst die Tagespost durch, danach setzte man sich zum Dinner zusammen und hörte anschließend im Radio die neueste Folge einer damals populären »Seifenoper«, einer Vorläuferin jener heute »Vorabendserien« genannten TV-Programme. Nachdem abgedeckt und gemeinsam das Geschirr abgewaschen worden war, begann der BNRA-Abend.



Die beiden oberen Stockwerke dieses Wohnhauses (Pfeil) in der Brüsseler Avenue J. Stobbaerts beherbergten seit 1960 die Zentrale der BNRA, von den Mitgliedern World Headquarters genannt.

Es gab immer Korrespondenz zu beantworten, Flottenlisten zu bearbeiten und vor allem redaktionelle Arbeiten für den alle zwei Monate erscheinenden *Belgian Shiplover* zu erledigen; z.B. mußten das regelmäßige Editorial und die Kolumne mit den Club News verfaßt werden. Wie Florent erinnert, trug Paul bei diesen Arbeiten vorzugsweise sein bordeauxrotes Fischerhemd, dessen Farbe vom vielen Waschen immer heller wurde. Während er – über den Tisch gebeugt – Briefe schrieb, ließ sich sehr bald die Hauskatze schnurrend zwischen seinen Armen nieder. Paul schrieb alles per Hand –, wie Florent wohl richtig vermutet, konnte er gar keine Schreibmaschine bedienen. Von seinen handschriftlichen Briefen wurden niemals Kopien angefertigt, »dafür sei weder Zeit noch Platz«. Dieses Argument bedurfte keines weiteren Beweises, denn mit seiner umfangreichen Korrespondenz mußte selbst ein fleißiger Schreiber wie Paul zwangsläufig ständig im Rückstand sein. Zudem hatten natürlich alle Arbeiten für das Bulletin Vorrang.

Dazu gehörte z.B. das mühselige handschriftliche Vervollständigen von Schiffsbiographien an Hand der *Lloyd's Register*. Diese Notizen wurden dann von Yvonne getippt – aus

Gründen der fehlerfreien Lesbarkeit der vielen Reederei- und Schiffseigennamen. Die so vervollständigten Listen gingen dann an die »Lady Typist«, die das gesamte Bulletin auf Hektographierschablonen schrieb. Diese mußten dann noch einmal durchgesehen und ggfs. korrigiert werden, ehe sie vervielfältigt und zum Bulletin zusammengestellt werden konnten. Lediglich die Umschlagseite des Belgian Shiplover wurde »richtig« von Hand gesetzt und gedruckt. All diese Arbeitsgänge erforderten ständige Aufmerksamkeit.

Wenn alle zwei Monate der Tag der Fertigstellung und des Versandes an die bis zu 350 Mitglieder in aller Welt näherkam, machte sich so etwas wie organisierte Hektik breit. Paul griff zum Telefon und erkundigte sich beim Drucker nach dem Gewicht des Heftes, damit die Versandkosten kalkuliert und die nötigen Briefmarken gekauft werden konnten. Am Versandabend kamen Brüsseler BNRA-Mitglieder zusätzlich zur Hilfe, gemeinsam stellte man nach einer Art Generalstabsplan die einzelnen Sendungen zusammen, denn neben dem Bulletin selbst waren noch Werbedrucksachen, Zirkulare, Mitgliedskarten, Fragebogen oder anderes in den Umschlag zu stecken, und zwar waren diese Beilagen von Mitglied zu Mitglied unterschiedlich, so daß Paul ständig Regieanweisungen rief und erledigte Sendungen auf einer Liste abhakte. War schließlich alles geschafft, wurde ein Taxi gerufen, mit dem alle Sendungen zum bis 24 Uhr geöffneten Postamt im Südbahnhof gefahren und dort abgegeben wurden. Solche Abende konnten sich schon mal bis zwei Uhr nachts ausdehnen!

So verlief Monat für Monat nach des Dienstes ewig gleichgestellter Uhr. Alle diese verschiedenartigen Aktivitäten fanden unter persönlicher Teilnahme, Aufsicht und Leitung von Paul statt. Man kann sagen, daß er sein ganzes Leben und Wirken den Schiffen und der BNRA verschrieben hatte. Dafür stellte er sein privates Leben zurück. Die Scarceriaux' machten fast niemals Urlaub und gingen ganz selten aus. Yvonne liebte Oper und Theater, die sie aber stets in Begleitung ihrer Freundinnen besuchen mußte – und das klaglos tat –, da Paul diese Neigung nicht teilte. Mit herzlicher Gastfreundschaft empfingen Yvonne und Paul in ihrer Wohnung befreundete Shiplover, die stets eine geradezu lukullische Bewirtung erfuhren. Prominenten ausländischen Besuch bewirteten die Scarceriaux' in einem Restaurant in der Nähe des Grand Place. Nach dem Essen pflegte man meist den Gedankenaustausch über Schiffe und Schifffahrt. Wenn solche Gespräche besonders harmonisch verliefen, endete der Abend oft mit einem gemeinsam genossenen lautstarken Schallplattenkonzert, wobei bevorzugt Nationalhymnen und Militärmärsche aller Nationen aus dem großen Schalltrichter seines riesigen Uraltgrammophons ertönten. Diese Militärmärsche und seine in der oberen Etage aufgebaute elektrische Eisenbahn waren Pauls einzige Hobbies, denen er sich zudem viel zu selten widmen konnte, – dann aber mit großer Intensität.

Mit Übernahme der Redaktion des Belgian Shiplover 1957 und der daraufhin steigenden Mitgliederzahlen wurde die administrative Arbeit immer größer. Paul mußte seine persönlichen schiffahrtsgeschichtlichen Forschungen und Arbeiten schließlich ganz aufgeben. Darüber äußerte er sich manchmal bedauernd – aber niemals klagend. Mit dem Satz *Ich werde das nach meiner Pensionierung tun* wies er solche Gedanken stets schnell von sich. Als es dann 1968 mit dem Ruhestand soweit war, blieb Paul dennoch der Cie. Maritime Belge treu, wenn auch nur halbtags im für ihn sicher hochinteressanten Archiv der Reederei.

Ein herber Rückschlag traf Paul und die BNRA im Februar 1967, als Florent Van Otterdyk seinen Militärdienst antreten mußte. Dieser in fast neun Jahren bewährte und fast unentbehrlich gewordene Helfer stand plötzlich nicht mehr zu Verfügung, und – wie kaum anders zu erwarten – es fand sich auch niemand, der fähig und bereit gewesen wäre, die entstandene Lücke zu füllen. Paul mußte – mit Yvannes stets gewährter Hilfe – allein weiterarbeiten. Die Hoffnung, daß Florent nach zwei Jahren wieder wie gewohnt um ihn sein würde, erwies sich als falsch, denn die Familie Van Otterdyk hatte inzwischen ihren Wohn-

sitz in Antwerpen genommen, wo Florent nach seinem Militärdienst im anstrengenden Beruf des Journalisten aufging, der seine Zeit voll in Anspruch nahm. Die gravierenden Folgen dieser personellen Veränderung werden wir im nächsten Abschnitt kennenlernen.

Paul und Yvonne praktizierten nun, was Paul so oft halb scherzhaft den über Zeitmangel klagenden Mitgliedern als Empfehlung in die Editorials des *Belgian Shiplover* geschrieben hatte: *Der Tag hat 24 Stunden, und wenn die nicht reichen, nimm die Nacht dazu*. Er tat es fast buchstäblich und verfolgte unbeirrt weiter sein großes Lebenswerk. Daß sein verdienstvolles Wirken ihm nie finanziellen Profit gebracht hatte, nahm er zur Kenntnis und in Kauf. Daß man ihm in seinem Land offizielle öffentliche Anerkennung kaum jemals hatte zuteil werden lassen, mag ihn bisweilen geschmerzt haben, aber er trug es mit Gleichmut. Die Anerkennung und der Respekt, den das knapp halbe Tausend von BNRA-Mitgliedern in aller Welt ihm und seinem Wirken entgegen brachte, gab ihm die Kraft, in sich selbst zu ruhen.

Im November 1974 lieferte man Paul Scarceriaux nach einer Gehirnblutung ins Krankenhaus ein. Nach der operativen Entfernung von Blutgerinnseln schien es, als würde er bald wieder zu seiner geliebten Arbeit zurückkehren können. Seinen engeren Freunden schickte er Grüße aus dem Krankenhaus, in denen er sie über seinen Aufenthalt im *dry dock* und die Fortschritte beim *overhaul of my pipe system* informierte. Yvonne und Florent besuchten ihn regelmäßig, und bis in den März 1975 hinein fanden sie ihn couragiert; er dachte optimistisch und machte Zukunftspläne. Dann – ohne erkennbaren Anlaß – verließen ihn plötzlich sein Lebensmut und der alte Kampfgeist.

Am 17. März 1975 endete das verdienstvolle und erfüllte 72jährige Leben des Chairman der BNRA, Paul E.R. Scarceriaux.

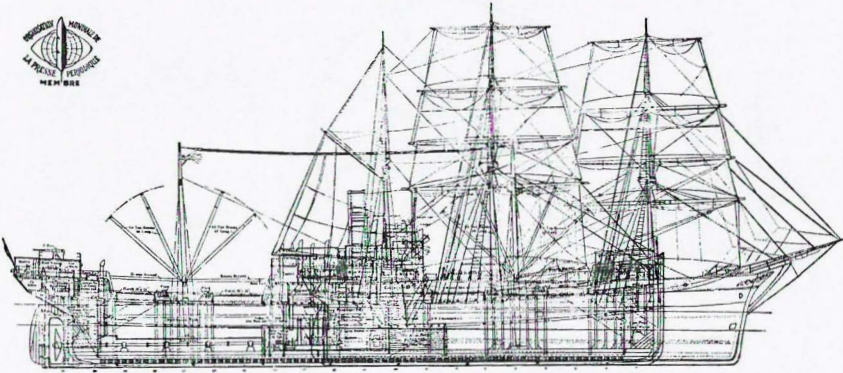
The Belgian Shiplover

Wie die BNRA selbst ist auch deren Zeitschrift *The Belgian Shiplover* heute weitgehend vergessen. Allein schon deswegen, weil vollständige Sammlungen aller Jahrgänge dieser Zeitschrift äußerst selten geworden sind; schließlich wurde sie selbst in ihren besten Zeiten während der sechziger Jahren nur in knapp 400 Exemplaren Auflage hergestellt, während es davor meist weniger als 200 waren. Wenn man bedenkt, daß seit 25 Jahren kein Heft mehr erschienen ist, daß erfahrungsgemäß die meisten Mitglieder ihre Hefte nicht einbinden ließen und daß manche sie nicht einmal aufbewahrten, und wenn man ferner den bereits erwähnten Umstand in Rechnung stellt, daß die meisten der damaligen Mitglieder inzwischen nicht mehr leben, dann dürften wirklich nur noch ganz wenige vollständige Sätze des *Belgian Shiplover* vorhanden sein. Ein solcher Satz steht glücklicherweise in der Bibliothek des Deutschen Schiffahrtsmuseums, und dies dürfte zudem die einzige Stelle in der ganzen Welt sein, wo alle in den 156 Heften des *Belgian Shiplover* veröffentlichten Aufsätze und Listen durch Titelaufnahmen für die Öffentlichkeit erschlossen wurden. Angesichts der vorstehend genannten Umstände sind die folgenden Ausführungen über diese Zeitschrift sicher von allgemeinem Interesse.

Die Nummer 1 war sozusagen die Nullnummer der Zeitschrift *The Belgian Shiplover*, abgekürzt *TBS*, die damals aber noch gar nicht so hieß, sondern sich schlicht *Bulletin mensuel B.N.R.A.* nannte. Diese Bezeichnung war auch genau dem ausschließlich aus Vereinsinformationen bestehenden Inhalt angemessen, der ganze zweieinhalb Schreibmaschinen-seiten umfaßte. Erst im Laufe des Jahres 1950, als auch erste Aufsätze veröffentlicht wurden, änderte man den Namen in *The Belgian Shiplover*. Als in den 1960er Jahren Neuauflagen (keine Reprints!) dieser ersten Jahrgänge aufgelegt wurden, geschah das in einem ver-

THE BELGIAN SHIPLOVER

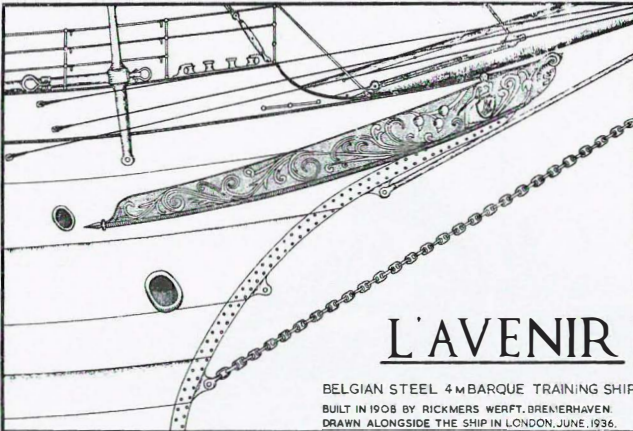
BIMONTHLY ORGAN OF THE BELGIAN NAUTICAL RESEARCH ASSOCIATION



INTERNATIONAL ASSOCIATION OF ADVANCED SHIPLOVERS AND SCHOLARS

Chairman-Founder Paul E. R. Scarcériaux, of the Belgian Academy of Marine
Avenue J. Stobbaerts 16 - B-1030 Brussels - Belgium

BIENSOOPPEN



BOW BADGE, BELIC LION



PORT SIDE, CADUCEUS



STARBOARD SIDE, SEXTANT ETC.

L'AVENIR
BELGIAN STEEL 4 m BARQUE TRAINING SHIP
BUILT IN 1908 BY RICKMERS WERFT, BRENERHAVEN.
DRAWN ALONGSIDE THE SHIP IN LONDON, JUNE, 1936.

ORIGINAL DECORATION—SCROLL WORK THE BACKGROUND WAS GREEN WITH ARABESQUES IN GOLD. LANCE & HANDLE BROWN.
THE WHITE LADY WAS SEMI-NUDE. LOWER PART OF BODY COVERED WITH A ROSE. THE FREE HAND HOLDING A PALM FROND.
LIPS OF ANCHOR & TOWING HAWSES PAINTED VERMILION.

NOTE: THE OUTER BOBBY OF PART STUD CHAIN AND PART WIRE WAS NOT FITTED BY RICKMERS. THIS WAS RIGGED IN ANTWERP PRIOR TO MAIDEN VOYAGE.

R. M. Cookson

Drawn by
Richard COOKSON
BRNA · ZAM31A

einheitlichten Erscheinungsbild; auch die ersten Ausgaben liefen jetzt unter *The Belgian Shiplover* und erhielten die ihnen erst später zugeteilten laufenden Nummern.

Das Titelblatt und damit das Erscheinungsbild des TBS änderte sich mehrere Male. Anfangs gab es kein als Umschlag gesondert ausgeführtes Titelblatt, sondern der Titelei folgte auf der selben Seite 1 das Editorial. Wie schon erwähnt, wurde das TBS im sogenannten Hektographieverfahren hergestellt. Dazu mußte der gesamte Text auf Wachsfolien-Matrizen geschrieben werden, die dann auf die Drucktrommel aufgezogen und hektographiert, zu deutsch vervielfältigt, wurden. Für dieses heute wohl gar nicht mehr praktizierte Druckverfahren war ein spezielles saugfähiges rauhes Papier vonnöten, das dem TBS von der ersten bis zu letzten Nummer seinen unverwechselbaren Charakter verlieh. Als Paul Scarceriaux 1957 die Redaktion des Blattes übernommen hatte und er als Chairman eine globale Strategie für die BNRA entwickelte, wurde auch der optischen Gestaltung des TBS das nötige Gewicht beigemessen. 1959 zierte erstmals ein auf glattem Hochglanzpapier gedrucktes, professionell gestaltetes Titelblatt die Zeitschrift, das 1967 noch optimiert wurde. Auf dem Titel befand sich auch jeweils eine Zeichnung, seltener ein Foto. Im Heft selbst gab es außer ganz gelegentlichen erläuternden Skizzen keine Abbildungen, wenn wir einmal von den ansprechenden Zeichnungen von E. Bontemps in den Neuausgaben der Jahrgänge 1950 bis 1953 absehen.

Die Erscheinungsweise des TBS war bis einschließlich 1953 nominell monatlich, was aber tatsächlich nie erreicht wurde. 1950 kamen nur neun, 1951 acht, 1952 elf und 1953 nur noch sieben Hefte heraus. 1954 ging man von der Erscheinungsweise mensuell zu bimestriell über, was bis 1968 durchgehalten werden konnte. Der Jahrgang 1969 wurde dann schon durch ein »Doppelheft« abgeschlossen, das nur um 25 Prozent über dem Umfang normaler Hefte lag. Danach zwangen die oben im Abschnitt über Paul Scarceriaux beschriebenen personellen Veränderungen zur Reduzierung auf vier Hefte pro Jahr, die ebenfalls kaum über dem Umfang der vorher alle zwei Monate erschienenen lagen. Trotz des damit um ein Drittel verminderten Arbeitsaufwandes geriet der Veröffentlichungszeitplan in den 1970er Jahren zunehmend in Rückstand. Als Paul 1975 starb, war vom Jahrgang 1974 nur das Heft 1 erschienen, die BNRA war also mit drei Heften im Rückstand. Da zum Ende des Jahres die meisten Mitglieder bereits den Beitrag für 1975 entrichtet hatten, fühlte sich Yvonne Scarceriaux verpflichtet, außer den ausstehenden drei Heften für 1974 auch die vier Hefte des Jahrgangs 1975 noch herauszugeben. Sechs Hefte mußten also noch erscheinen, zwei davon, die Nummern 150 und 151 hatte Paul noch weitgehend vorbereiten können, Druck und Versand konnten mit Hilfe guter Freunde bewältigt werden. Daß Yvonne ihr couragiertes Ziel verwirklichen konnte, Pauls Werk über seinen Tod hinaus noch zu vollenden, verdankte sie dem entschlossenen Einspringen zweier tatkräftiger BNRA-Mitglieder. Die Doppelnummer 152/153 wurde von Christian de Saint Hubert redigiert und herausgegeben. Für die letzten drei Hefte 154 bis 156 zeichnete Florent Van Otterdyk verantwortlich.

Das inhaltliche Schema war seit den 1950er Jahren grundsätzlich gleich geblieben. Dem Editorial folgten in wechselnder Reihenfolge: Die Club News mit Neuigkeiten über die BNRA und einzelne Mitglieder; Informationen über die Service-Einrichtungen⁶; ausgewählte allgemeine Nachrichten aus Museen und Schifffahrt; Buchanzeigen und Rezensionen. Danach begannen die Aufsätze und Schiffslisten.

Die Nummer 1 des TBS umfaßte, wie erwähnt, im Dezember 1949 drei Seiten. Die 1976 als letzte Ausgabe des TBS erschienene Nummer 156 war 130 Seiten stark. Die Summe der auf den insgesamt 10 542 Seiten dieser 156 Bulletins veröffentlichten Arbeiten dokumentiert die wissenschaftliche Leistung der Belgian Nautical Research Association. Die nachfolgend zusammengestellten Zahlen und Fakten dürften das eindrucksvoll beweisen.

Im *Belgian Shiplover* sind über die Jahre eine Reihe bemerkenswerter Aufsätze erschie-

nen. Besonders interessant sind hier jene zu Themen der deutschen Reedereigeschichte vor 1930.⁷ Der außerordentlich kenntnisreiche Autor leitete aus dieser Tatsache eine Art Meinungsmonopol ab, das er mit aggressiver Polemik einsetzte und selbst gegen bessere Argumente zu verteidigen suchte. Mit dieser subjektiven Arbeitsweise gab er seinen – wie gesagt außerordentlich interessanten – Veröffentlichungen von vornherein völlig unnötigerweise ein gewisses Seriositäts-Defizit, das Anlaß zu heftigen Diskussionen war. Dieses Beispiel sei hier angeführt, um zu zeigen, daß auch in der generell harmonischen BNRA ausgesprochen harte Kontroversen möglich waren.⁸

Bisweilen trieb auch der Nonsense Blüten. Irgendwann hatte die Lady Typist den deutschen Schiffsnamen Grosser Kurfürst ohne die Tüttelchen auf dem zweiten u geschrieben, Grosser Kurfurst also. Im nächsten Heft wurde dieser Irrtum prompt »korrigiert«, jetzt las man den Namen als Grosser Kürfurst. Statt nun diese für Nichtdeutsche ja läßliche Sünde unkommentiert zu übergehen, meldete sich im nächsten Heft ein weiterer Korrektor zu Wort, diesmal mit Grösser Kürfurst. Ein weiterer Korrekturversuch, für den ja nur noch die richtige Version zur Verfügung gestanden hätte, wurde dann nicht mehr gewagt. – Im allgemeinen erwiesen wir Mitglieder uns allerdings der »band of brothers« würdig – mit diesem Nelson-Wort apostrophierte Paul Scarceriaux gern seine BNRA. Doch zurück zur wissenschaftlichen Arbeit.

Das Schwergewicht der von BNRA-Mitgliedern geleisteten Forschungsarbeit lag auf der Erarbeitung vollständiger Schiffslisten, hauptsächlich von zivilen Reedereien, aber auch von Kriegsschiffen. Weiter waren Schiffbauprogramme und Schiffsverluste beliebte Listenthemen, gelegentlich auch Baulisten von Schiffswerften. In Verbindung mit diesen Listen wurde oft ein sehr ausführlicher Text über die Geschichte des behandelten Unternehmens oder des Themas erarbeitet. Der Leser des TBS erhielt also in diesen Fällen z.B. Reedereigeschichte und Flottenliste in einer Form und Vollständigkeit, wie sie woanders nicht zu haben waren.

Der Begriff Liste hatte bei der BNRA eine über den reinen Wortsinn hinausgehende Bedeutung. Es ging nicht nur darum, sämtliche Schiffe einer Reederei von ihrer Gründung an aufzulisten, sondern aus diesen Listen sollten neben den Mindestangaben wie BRT, Baujahr, Bauwerft und Baunummer auch der lückenlose Lebenslauf jedes einzelnen Schiffes von der Ablieferung bis zum Endschiedsal hervorgehen. Dazu gehören alle Reederei- und Namenswechsel der Schiffe, bemerkenswerte Unfälle, Kriegseinsätze und ggfs. weitere Ereignisse. Auf die Angabe weitergehender technischer Bau- und Betriebsdaten wurde aus Platzgründen verzichtet. Aus den gleichen Platzgründen war auch ein BNRA-Standard für Schiffslisten entwickelt worden, mit u.a. einer langen Liste von Abkürzungsmöglichkeiten für ständig wiederkehrende Begriffe oder Ereignisse. Z.B. wurde »abgewrackt« mit B U für broken up abgekürzt, und TSGSm bedeutete torpedoed and sunk by German submarine. Die Liste solcher Abkürzungen nahm eine zweispaltige DIN A4-Seite ein, und erstaunlicherweise hatte man diese Kürzel sehr bald im Kopf.

Schiffslisten der beschriebenen Art gab es damals praktisch nicht, die Ausnahmen lassen sich buchstäblich an den berühmten zehn Fingern abzählen. Hier wurde also Pionierarbeit verrichtet, und das ohne Computer und trotz wenig Freizeit -, zudem wurden absolut alle Arbeiten für die BNRA nebenberuflich – und ohne jedes Entgelt – geleistet! Es mag verwundern, daß sich da überhaupt Mitarbeiter und Autoren fanden. Ohne die bereits erwähnte Spezies Shiplover würde diese Arbeit wohl auch heute noch unerledigt sein. Paul Scarceriaux gelang es, in seiner BNRA die führenden Shiplover der ganzen Welt zu mobilisieren und sie für diese gigantische Arbeit zu motivieren.

Eine einzige – aber sehr wichtige und zudem vielfältige – Gegenleistung bot Paul seinen Schiffslisten-Autoren: Er half ihnen beim Schließen von Datenlücken. In Paul Scarceriaux'

THE BELGIAN SHIPLOVER

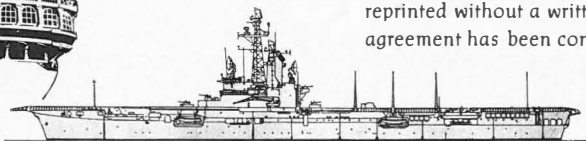
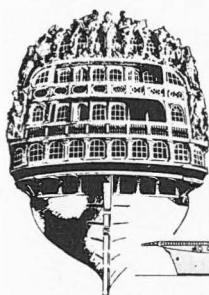
BIMONTHLY ORGAN OF THE BELGIAN NAUTICAL RESEARCH ASSOCIATION
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF ADVANCED SHIPLOVERS AND SCHOLARS

Chairman-Founder: Paul E. R. Scarceriaux, of the Belgian Academy of Marine
16. J. Stobbaerts Avenue – Brussels 3 – Belgium

Patron: M. Jean Vrebos Secretary General of the Belgian Ministry of Communications

This bulletin is sent free to the members

The articles are published under the responsibility of their authors, they do not necessarily reflect the opinion of B N R A and may not be reprinted without a written agreement has been concluded.



B N R A

Il n'est pas nécessaire d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévérer
There is no need to hope to undertake, nor to succeed to carry on

SIERSDORFER

Auf Wunsch von Paul Scarceriaux gestaltete Professor Siersdorfer 1967 auch den Innentitel des TBS neu.

umfangreicher Bibliothek stand eine der ganz wenigen vollständigen Reihen der Jahrgänge von Lloyd's Register of Shipping, von ca. 1870 bis in die Gegenwart, und dazu eine ebenso vollständige Sammlung von Lloyd's Wreck Returns. Wahrscheinlich war dies damals die vollständigste Sammlung dieser Reihen außerhalb von Lloyd's in London selbst. Mit diesem Material ließ sich der Lebenslauf fast jeden Handelsschiffes rekonstruieren. Dazu besaß Paul fast ebenso vollständige Reihen anderer Nachschlagewerke, wie die Flottenta-schenbücher von Weyer und Jane sowie die Admiralstabswerke und offiziellen Seekriegs-geschichten aller Nationen.

Der Wert dieser gebotenen Gegenleistung lag auf der Hand. Shiplover in allen Ländern saßen auf lückenhaften Schiffslisten aller Art, die BNRA bot ihnen die einmalige Möglich-keit, dieses Material zu einer runden Sache zu vervollständigen. Das funktionierte folgen-dermaßen. Vorausgesetzt wurde, daß der betreffende Autor mit seiner Materie vertraut war und auf einem breiten Datenfundament bereits Wesentliches vorgearbeitet hatte. Ein sol-cher Autor konnte seine Liste bei Paul zur Veröffentlichung anmelden. Bei bereits weitge-herender Vollständigkeit bearbeitete Paul die im BNRA-Standard erstellte Liste direkt und übergab sie danach an die Lady Typist. Hatte der Autor noch größere Lücken in seinem Manuskript, konnte er Paul Fragezettel senden – für jedes Schiff einen, und mit klar formu-lierten Fragen! In diese trug Paul die ermittelten Ergänzungen ein, die dann vom Autor selbst ins Manuskript eingearbeitet wurden. – Jede veröffentlichte Liste war eine weitere Gegenleistung für andere Listenautoren. Da Schiffe oft Flagge, Namen und Eigner wech-seln, kamen auf diese Weise manchem Autor vollständige Schiffsschicksale gratis und franko ins Haus.

BELGIAN NAUTICAL RESEARCH ASSOCIATION
B. N. R. A.

CHAIRMAN : PAUL E. R. SCARCEIAUX
21, AVENUE CHARBO. BRUSSELS 4
BELGIUM

CARTE DE MEMBRE 1959

Arnold KLUDAS
Engelsche Planke 12/503
Hamburg 11
No *320/B* *pr Le Trésorier,*
[Signature]

BELGIAN NAUTICAL RESEARCH ASSOCIATION

Président Fondateur:
PAUL E. R. SCARCEIAUX, Membre de l'Académie de Marine de Belgique
16, Avenue J. Stobbaerts, Bruxelles 3 - Belgique

1964

CARTE DE MEMBRE

Arnold Kludas
Hamburg
No *5* *Le Président*
B. N. R. A. [Signature]
Association Internationale de Shiplovers

BELGIAN NAUTICAL RESEARCH ASSOCIATION

International Organization of Shiplovers · Scholars · Writers · Historians · Collectors
President-Founder: Paul E. R. Scarceiaux · 16, Av. J. Stobbaerts · B 1030 Brussels · Belgium

B. N. R. A.

Mr. *Arnold Kludas*
Hamburg

is member with dues paid for the period ending 30. September 1975

No. *230*

President: *[Signature]*

Mitgliedskarten der
BNRA aus den 50er,
60er und 70er Jahren.

Und eine letzte Gegenleistung erhielt der Autor dann meist noch nach der Veröffentlichung der Liste von den Lesern des TBS. Schiffe haben – wie gesagt – oft einen sehr bunten Lebenslauf unter den Flaggen vieler Herren Länder. Bekanntlich waren in der BNRA die kenntnisreichsten Shiplover aus allen Ländern der Welt vereinigt, die zu den Teilabschnitten der Lebensläufe vieler Schiffe weitere Ergänzungen beitragen konnten, die dann gesammelt und nach einer gewissen Zeit als »Additions & Modifications to List No. xxx« im TBS veröffentlicht wurden. Ein Schiffslebenslauf, der nach der hier geschilderten Methode zusammengestellt worden war, galt durchweg als solide, abgesicherte Sache.

In den 156 Ausgaben des Belgian Shiplover sind nicht weniger als 748 (!) Schiffslisten erschienen, so gut wie alle waren Erstleistungen, also Pioniertaten. Natürlich gab es unter diesen vielen Listen auch solche, die eine Reederei mit nur wenigen Schiffen behandelten. Solchen Minilisten standen aber wahre Mammutlisten mit vielen hundert Schiffen gegenüber.

Florent Van Otterdyk hat sich die Mühe gemacht, für diesen Aufsatz die »list of lists«, das ist die Gesamtliste aller je im TBS veröffentlichten Listen mit allen bibliographischen Angaben zusammenzustellen.⁹ Da diese Liste den Rahmen dieses Aufsatzes sprengen würde, habe ich hier folgenden Extrakt zusammengestellt:

Anzahl der von BNRA-Mitgliedern für die verschiedenen Nationen erarbeiteten Listen:

Ägypten 1, Argentinien 2, Australien 1, Belgien 104, Brasilien 3, Bulgarien 1, China 1, Dänemark 7, Deutschland 80, Finnland 5, Frankreich 56, Großbritannien 141, Haiti 1, Honduras 2, Indien 1, Indonesien 1, Iran 2, Irland 1, Island 1, Israel 1, Italien 19, Japan 8, Kanada 7, Kroatien 1, Lettland 2, Liberia 4, Marokko 1, Mexiko 1, Niederlande 95, Nicaragua 1, Norwegen 31, Österreich 2, Pakistan 1, Panama 3, Philippinen 1, Portugal 6, Rumänien 1, Rußland 10, Schweden 36, Spanien 31, Südafrika 1, Türkei 5, USA 33, Ungarn 2, Zypern 1.

Das sind insgesamt 715 Listen von Kriegs- und Handelsflotten aus 45 Nationen. Die restlichen 33 Listen sind internationale Übersichten.

Zum Schluß dieser Betrachtungen über The Belgian Shiplover ist die folgende statistische Analyse seiner Verbreitung und seiner Bezieher aufschlußreich, deren Zahl praktisch identisch ist mit der Mitgliederzahl der BNRA.

Ende 1952 hatte The Belgian Shiplover 171 Mitglieder aus 15 Nationen. Nach Ländern aufgeschlüsselt und nach der Zahl der Mitglieder geordnet ergibt sich folgendes Bild:¹⁰ Belgien 125, Frankreich 10, Großbritannien 8, USA 7, Algerien 3, Deutschland 3, Niederlande 3, Australien 2, Italien 2, Spanien 2, Uruguay 2, Bermuda 1, Kanada 1, Neuseeland 1, Schweiz 1.

Sechzehn dieser Mitglieder hatten den Status von Ehren- bzw. korrespondierenden Mitgliedern, sie zahlten also keinen Beitrag. Unter ihnen waren zwölf (!) Ausländer, nämlich drei Franzosen, drei Deutsche¹¹, zwei US-Amerikaner, zwei Engländer, ein Niederländer, ein Schweizer. Offenbar hatte Paul Scarceriaux diesen teilweise recht prominenten Personen ihren Status aus Werbegründen für die BNRA verliehen.

Ende 1974 wies die Versandliste¹² für The Belgian Shiplover 353 Mitglieder aus 24 Nationen aus. Nach Ländern aufgeschlüsselt und nach der Zahl der Mitglieder geordnet ergibt sich folgendes Bild:

USA 76, Belgien 70, Deutschland 51, Großbritannien 26, Italien 20, Frankreich 19, Schweden 16, Niederlande 14, Australien 12, Kanada 12, Neuseeland 7, Spanien 7, Portugal 5, Dänemark 4, Österreich 3, Malta 2, Südafrika 2, Finnland 1, Gabun 1, Griechenland 1, Norwegen 1, Sambia 1, Schweiz 1, Uruguay 1.

Machen schon diese Zahlen Entwicklung und Bedeutung der BNRA deutlich, so belegen

die folgenden Zahlen¹³ eindrucksvoll die wachsende wissenschaftliche Anerkennung, die sich der Belgian Shiplover besonders seit 1957 erworben hatte:

Von den 353 Empfängern des TBS im Jahr 1974 waren nicht weniger als 50, also gut 14 Prozent, Bibliotheken bzw. Wissenschaftliche Institute in 12 Nationen!

Im einzelnen und wieder in der Reihenfolge der Ziffern pro Nation sieht das 1974 so aus: USA 19, Belgien 8, Deutschland 5, Großbritannien 4, Australien 2, Frankreich 2, Italien 2, Neuseeland 2, Niederlande 2, Kanada 1, Schweden 1, Südafrika 1.

1952 waren nur sechs Exemplare an Institute in drei Ländern gegangen, nämlich: Belgien 3, Frankreich 1, Italien 1 und USA 1.

Zu Beginn dieses Aufsatzes wurde die BNRA als effizienteste Vereinigung von Amateurnhistorikern bezeichnet. Wir haben inzwischen gesehen, was alles geleistet wurde und wollen hier noch ein Phänomen nachtragen. Die Zahl der BNRA-Mitglieder hat kaum jemals über der oben genannten Ziffer von 353 gelegen. Von diesen waren mehr als ein Drittel aktive Mitglieder, das heißt: Sie haben Aufsätze und Schiffslisten geschrieben, haben durch Zeichnungen zur optischen Gestaltung der Hefte beigetragen oder haben einen der verschiedenen Dienste der BNRA geleitet.

Was blieb von der BNRA?

Hier ist an erster Stelle die erstaunliche Tatsache zu vermelden, daß es noch immer zwei der oben erwähnten BNRA-Dienste gibt, nämlich die Exchange and Identification Services, erstens for War Ships und zweitens for Merchant Ships, die unter der Leitung von Dr. Dieter Jung die Zäsur der Jahre 1974/75 bis in die Gegenwart überdauert haben.

Weiter kaufte das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven 1976 aus dem Nachlaß von Paul Scarceriaux den größten Teil seiner Bibliothek. Darunter befinden sich die bereits erwähnten vollständigen Reihen von Standard-Nachschlagewerken wie Lloyd's Register oder Weyers Flottentaschenbuch, die noch heute zu den meistfrequentierten Werken im Lesesaal der Bibliothek des Deutschen Schiffahrtsmuseum zählen.

Ebenfalls im Deutschen Schiffahrtsmuseum trafen sich im Sommer 1981 einige ehemalige Mitglieder der BNRA. Bei dieser Gelegenheit stellte Reinhart Schmelzkopf erstmals sein Projekt *Strandgut* vor, das er bald darauf realisierte und das demnächst das stolze Jubiläum der 50. Ausgabe erreichen wird. Mit dem Periodikum *Strandgut* setzt Schmelzkopf erklärtenmaßen schiffahrtsgeschichtliche Grundlagenarbeit im Sinne der früheren BNRA fort.

Ähnlich in Aufmachung, Druck und Zielsetzung verfolgen auch die nachstehend genannten Zeitschriften Ziele wie einst die BNRA. Da ist in Belgien der *Nautibel*, in Norwegen gibt es die Zeitschrift *Båtologen*, die Schweden haben ihr *Loggen*, und sicher gibt es in anderen Ländern weitere Amateurjournale, die – bewußt oder unbewußt – den Stil des Belgian Shiplover weiterleben lassen.

Und – last but not least –: Sehr viele Mitglieder der seit 25 Jahren nicht mehr existierenden BNRA haben zahllose internationale Standardwerke veröffentlicht, die ihrerseits wiederum Einfluß auf weitere Publikationen nahmen. Damit wirkt die Rolle der BNRA als wichtiger Quelle der internationalen Schiffahrtsgeschichte bis in die Gegenwart nach.

Epilog

Heute, fünfzig Jahre nach Gründung der BNRA und fünfundzwanzig Jahre nach ihrem Ende, kann man eigentlich nur staunend auf die vollbrachte Leistung zurückblicken.

Schließlich hatte damals noch keiner der Akteure den heute so selbstverständlichen Personal Computer, und auch die heute so reichlich vorhandene Freizeit war in den damaligen Zeiten der Vollbeschäftigung mit Sechstageswoche und einer Wochenarbeitszeit von 48 Stunden(plus) bei nur maximal zwei Wochen Jahresurlaub ein knappes Gut.

Wer sich mit dem Staunen nicht zufrieden geben will und greifbare Gründe sucht, der kommt schnell wieder auf die Persönlichkeit Paul Scarceriaux' zurück. Natürlich hat Paul den Belgian Shiplover nicht allein gemacht, aber seine Ausstrahlung und seine Energie waren die Triebfedern, mit denen er seine Idealisten, die Shiplover, zur oben geschilderten Leistung motivierte und mobilisierte.

Paul hatte die Gabe, auf Menschen zuzugehen, sie für sich einzunehmen, sie für die Arbeit an der gemeinsamen Sache zu begeistern und sie dauerhaft in seine »band of brothers« einzubinden. Paul war – um es mit einem damals noch nicht bekannten Modewort zu apostrophieren – workaholic und Perfektionist zugleich. Souverän beherrschte er die Kunst des Delegierens, bei der er zudem große Menschenkenntnis bewies.

Wem er eine Aufgabe anvertraut hatte, dem gestand er volle Entscheidungsfreiheit zu und motivierte ihn dadurch. Stets war er bestrebt, Mitglieder mit gleichen Interessen zusammenzubringen und sie zur gemeinsamen Arbeit, zu internationalem Teamwork, zu ermuntern.

Daß Paul Scarceriaux mit seinem Wirken erfolgreich war, haben wir gesehen. Daß mit seinem Ableben auch die Belgian Nautical Research Association und The Belgian Shiplover ihr Ende finden mußten, lag folgerichtig in Pauls Persönlichkeit begründet: Für einen selbstlosen Weltbürger wie Paul Scarceriaux war einfach kein Nachfolger denkbar.¹⁴

Anmerkungen:

- 1 Paul Scarceriaux hatte den am Verwaltungsgebäude der Newport News Shipbuilding & Dry Dock Company in Newport News, Virginia, angebrachten Wahlspruch *We will always build ships, at a profit if we can, at a loss if we must but always good ships* zum Werbeslogan für die Qualität seines Bulletin »The Belgian Shiplover« umformuliert,
- 2 Dr. Dieter Jung schrieb für diesen Aufsatz überdies viele ehemalige Mitglieder der BNRA an, von denen folgende Herren mehr oder weniger ausführlich antworteten: Peter Arndt, Koblenz; Dr. Paul Bois, Toulon; Dr. Robert Boman, Uppsala; Roger Corveleyn, Ostende; Aldo Fraccaroli, Lugano; Bill Hultgren, Erie; Martin Lindénborn, Arnheim; Malcolm B. Mackay, Halifax; Matti Pietikäinen, Helsinki; Dr. Achille Rastelli, Mailand; Nicola Siracusano, Messina; J.W.F. Smallegange, Sommersdijk; Jean Vormus, Chamonix. Auch ihnen gilt mein Dank.
- 3 Michael Crowdy und »seine« World Ship Society verdienen eine ähnliche Würdigung, die aber natürlich nicht Gegenstand dieser Arbeit sein kann.
- 4 Theodor F. Siersdorfer, Dozent an der Folkwang Schule in Essen, wurde 1955 eines der ersten deutschen Mitglieder der BNRA. Paul Scarceriaux übertrug ihm die Gestaltung des TBS sowie anderer Drucksachen der BNRA.
- 5 Florent Van Otterdyk berichtete hierüber in drei ausführlichen Briefen vom 7. und 28. März sowie vom 11. Mai 1999.
- 6 Die BNRA bot ihren Mitgliedern gegen einen geringen Zusatzbeitrag die folgenden vier Dienste an: Den Exchange and Identification Service for Merchant Ships (EIBM) und for War Ships (EIBW); einen Modellist Service für Modellbaupläne und einen Periodical Service, das war ein Rundsendedienst internationaler Fachzeitschriften.
- 7 Aus der Feder von William M. Muller aus Kanada, einem in Stettin geborenen und aufgewachsenen Schiffahrtsmann. Muller, der sich in einem TITANIC Aufsatz, TBS 85, S. 17, auch als TITANIC Passagier ausgab, starb 1991 im 100. Lebensjahr.
- 8 Es soll nicht unerwähnt bleiben, daß ich 1964 wegen mir damals wichtig erschienenen Differenzen mit Paul Scarceriaux vorübergehend meine Mitgliedschaft in der BNRA aufgab. Es spricht für die Toleranz in der BNRA, daß wir uns das nie nachgetragen haben.
- 9 In dieser mehr als 40 DIN A4 Seiten umfassende Liste führt Florent Van Otterdyk die 748 Listen mit allen bibliographischen Angaben auf, einmal in numerischer Folge und dann nach Nationen geordnet. Auch die Verweise auf die Additions & Modifications sind angegeben.

- 10 Confidential who's who, restricted to BNRA members only, Issue 3. 24.12.1952. Beilage zu TBS 29, Dez. 1952.
- 11 Alexander Bredt, Erich Gröner und Ulrich Schreyer.
- 12 Ein Satz gummierter Aufkleber mit den Adressen aller Bezieher des TBS, Stand 1974. Im BNRA Ordner des Verfassers.
- 13 Zusammengestellt nach den in Anm. 10 und 12 genannten Unterlagen.
- 14 Daß es 1975 und 1976 dennoch intensive Versuche gegeben hat, die BNRA und das Werk sowie das Vermächtnis Paul Scarceriaux' fortzusetzen bzw. zu achten, ist in privaten Archiven ebenso ausführlich dokumentiert wie die Gründe, die letztlich alle Bemühungen vergeblich werden ließen. Z.B. bei Dr. Dieter Jung, bei F. Van Otterdyk und beim Verfasser.

“But always good bulletins”: Paul Scarceriaux and the Belgian Nautical Research Association

Summary

In December 1949, fifty years ago, the very first bulletin of the Belgian Nautical Research Association (better known as the BNRA) was published. A quarter of a century later, almost 25 years ago, the unexpected death of Paul Scarceriaux was to bring the unusual success story of this remarkable association of “advanced shiplovers and scholars” to a close. For it was mainly thanks to Paul Scarceriaux that the BNRA became the most efficient international association of amateur historians ever known to the field. Without exaggeration, the contents of the 156 published volumes of the BNRA journal – *The Belgian Shiplover (TBS)* – may be regarded as one of the most important reference works to have appeared in the literature on warships and trading ships until the present day.

The key to the international academic success of the BNRA was the towering personality of its founder and president Paul Scarceriaux. On being appointed editor of *The Belgian Shiplover* in 1957, he went to great lengths of personal commitment to transform the initially Belgian-only BNRA into the international association outlined above. Indeed, thanks to Paul's integrative personality, this transformation phase was to succeed within just a few years. He also successfully oversaw the second more difficult phase, which was to motivate as many members as possible to contribute to the *TBS*.

One special method he made his own was as simple as it was effective. By letter and by phone he maintained continual personal contact with the active membership of the BNRA all over the world, thus giving them the feeling that they were personal friends.

At his home in Brussels, visitors were always made to feel welcome and treated with the great hospitality by Paul's wife, Yvonne. The two together – Paul and Yvonne Scarceriaux – may rightfully be regarded as the heart and soul of the BNRA, a metaphor which helps explain why Paul's sudden death in 1974 was to signal the end of the BNRA.

What Paul and his comrades achieved in the 25 years of the BNRA's existence – in

the little spare time they had and without the aid of the not-yet-ubiquitous personal computer – can, perhaps, be derived from the following facts and figures. Of the approximately 350 members of the BNRA from 24 countries, about one third of them were active authors or collaborators. In the course of 156 issues and an overall total of 10,542 pages, *The Belgian Shiplover* went on to publish no fewer than 748 very different ship lists from 45 different countries – mostly shipping company lists with a complete “curriculum vitae” for each ship. All these pieces of work were pioneer achievements in themselves and are still used as important source information even today ... not least by many former *TBS* contributors when writing their own now numerous standard works.

«But always good bulletins.»

Paul Scarceriaux et l'Association Belge de Recherche Nautique

Résumé

Il y a cinquante ans, en décembre 1949, paraissait la première feuille d'informations de la Belgian Nautical Research Association, couramment appelée la BNRA. Un quart de siècle plus tard, il y a environ 25 ans, la mort subite de Paul Scarceriaux mettait fin au succès unique de cette association de “advanced shiplovers and scholars”. Grâce à Paul Scarceriaux, la BNRA fut la plus efficace association internationale d'historiens amateurs, et l'est restée jusqu'à aujourd'hui. Le contenu des 156 cahiers du périodique de la BNRA, *The Belgian Shiplovers* (TBS), peut être considéré comme l'une des plus importante base de sources de la littérature parue depuis lors, portant sur les navires de guerre et de la marine marchande.

La clef du succès scientifique international de la BNRA fut la personnalité remarquable de son fondateur et président, Paul Scarceriaux. Quand, en 1957, il reprit aussi la rédaction du *Belgian Shiplover*, il poursuivit avec un grand engagement personnel la transformation de la BNRA, qui avait été au départ exclusivement belge, en cette association à caractère international évoquée au début du résumé. Grâce à son rayonnement intégratif, Paul réussit cette phase en l'espace de quelques années, et la deuxième phase de cette transformation, la plus difficile, lui réussit elle aussi: il s'agissait de motiver en plus les nouveaux membres à participer si possible au travail en commun du TBS. Sa méthode toute spéciale pour cela était tout aussi simple qu'efficace: il cultivait un contact personnel, téléphonique et épistolaire, permanent avec les membres actifs de sa BNRA aux quatre coins du monde, leur donnant ainsi l'impression d'être ses amis proches. Dans son domicile bruxellois, le visiteur était de tout temps bienvenu et reçu par la femme de Paul, Yvonne, de la manière la plus chaleureuse. Tous deux, Paul et Yvonne Scarceriaux, pouvaient être désignés comme étant l'âme de la BNRA. C'est pourquoi la mort subite de Paul en 1974 signifia la fin de la BNRA.

Ce que Paul et ses compagnons en 25 ans d'existence de la BNRA ont fourni en travail - durant des loisirs restreints et, à l'époque, sans même un ordinateur -, les chiffres suivants peuvent peut-être en donner une idée: des 350 membres environ de la BNRA, répartis à travers 24 nations, un tiers en était des auteurs actifs ou des collè-

gues. Dans les 156 exemplaires du *Belgian Shiplover*, avec un total de 10 542 pages, pas moins de 748 listes de bateaux en tous genres appartenant à 45 nations, furent publiées, la plupart étant des listes de compagnies d'armement avec le c.v. complet de chaque bateau. Tous ces travaux de pionniers, utilisés non seulement par de nombreux et anciens auteurs du TBS afin de réaliser leurs ouvrages de référence, servent aujourd'hui encore de base importante de sources.